

# Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA)

du 23 novembre 1994 (Etat le 4 juin 2002)

---

*Le Conseil fédéral suisse,*

vu les art. 3, 6a, 8, 12, 36, 40, 41, 42 et 111 de la loi fédérale  
du 21 décembre 1948<sup>1</sup> sur l'aviation (LA),

*arrête:*

## **Titre 1      Dispositions générales**

### **Art. 1      Objet**

La présente ordonnance régit la construction des infrastructures aéronautiques (aérodromes et installations de navigation aérienne) et l'exploitation des aérodromes. Elle comprend en outre les dispositions applicables aux atterrissages en campagne et aux obstacles.

### **Art. 2      Définitions**

Au sens de la présente ordonnance, on entend par:

*Aérodrome:* Surface définie sur terre ou sur l'eau, y compris les constructions et installations désignées comme installations d'aérodrome, servant au décollage, à l'atterrissage, à l'entretien et au stationnement d'aéronefs, au trafic des passagers et au transbordement de marchandises;

*Aéroport:* Aérodrome ayant l'obligation d'admettre des usagers;

*Atterrissage en campagne:* Atterrissage et décollage hors d'un aérodrome;

*Cadastre de limitation d'obstacles:* Plan des surfaces de limitation d'obstacles valable pour un aérodrome, une installation de navigation aérienne ou une trajectoire de vol;

*Champ d'aviation:* Aérodrome n'ayant pas l'obligation d'admettre des usagers;

*Chef d'aérodrome:* Personne nommée par l'exploitant de l'aérodrome et chargée de certaines tâches de surveillance par l'Office fédéral de l'aviation civile;

*Installations annexes:* Constructions et installations ne faisant pas partie des installations d'aérodrome;

RO 1994 3050

<sup>1</sup> RS 748.0

*Installations d'aérodrome:* Constructions et installations qui, du point de vue local et fonctionnel, font partie de l'aérodrome en raison de son affectation et servent à son exploitation réglementaire et ordonnée;

*Installations de navigation aérienne:* Installations radioélectriques de navigation et de transmission pour la gestion et l'exécution sûre du trafic aérien;

*Obligation d'admettre des usagers:* Obligation de mettre un aéroport à la disposition de tous les aéronefs admis dans le trafic interne ou international, pour une utilisation normale, selon les prescriptions générales sur l'aviation et les dispositions particulières prévues dans la concession;

*Obstacles:* Constructions et installations, y compris les grues, les téléphériques, les lignes à haute tension, les antennes, les câbles, les fils et les plantations, qui pourraient entraver, mettre en danger ou empêcher la circulation des aéronefs ou l'exploitation des installations de navigation aérienne;

*Place d'atterrissage en montagne:* Place d'atterrissage spécialement désignée se situant à plus de 1100 m d'altitude;

*Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique:* Selon l'art. 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire<sup>2</sup>, plan sectoriel de l'infrastructure de l'aviation civile suisse qui a des effets sur l'organisation du territoire;<sup>3</sup>

*Surface de limitation d'obstacles:* Surface qui délimite, en direction du sol, l'espace aérien qui doit être libre d'obstacles pour que la sécurité des vols soit assurée;

*Terrain d'atterrissage:* Terrain utilisé pour les atterrissages en campagne.

### Art. 3 Exigences spécifiques de l'aviation

<sup>1</sup> Les aérodromes sont aménagés, organisés et gérés de façon que l'exploitation soit ordonnée et que la sécurité des personnes et des biens soit toujours assurée lors des opérations de préparation des aéronefs, lors des opérations d'embarquement, de débarquement, de chargement et de déchargement, lors de la circulation des aéronefs ou des véhicules au sol, des décollages et des atterrissages ainsi que lors des approches et des départs.<sup>4</sup>

<sup>1bis</sup><sup>5</sup> Les normes et les recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) contenues dans les annexes 10 et 14 de la Convention du 7 décembre 1944<sup>6</sup> relative à l'aviation civile internationale, y compris les prescriptions techniques qui s'y rapportent, sont directement applicables aux aérodromes, aux obstacles et à la construction d'installations de navigation aérienne. Les dérogations notifiées par la Suisse en vertu de l'article 38 de la Convention sont réservées.

<sup>2</sup> RS 700

<sup>3</sup> Définition introduite par le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 2000 703).

<sup>4</sup> Introduit par le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 2000 703).

<sup>5</sup> Anciennement al. 1

<sup>6</sup> RS 0.748.0

<sup>2</sup> Les normes et les recommandations pertinentes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) sont applicables à la construction d'installations de navigation aérienne.

<sup>3</sup> L'Office fédéral de l'aviation civile (office) peut édicter des instructions et des directives complémentaires, si des circonstances particulières le justifient, et autoriser des exceptions dans des cas concrets.

<sup>4</sup> Les normes et les recommandations de l'OACI et d'Eurocontrol, y compris les prescriptions techniques qui s'y rapportent, ne sont pas publiées au Recueil officiel. Elles peuvent être consultées auprès de l'office, en français et en anglais; elles ne sont traduites ni en allemand ni en italien<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Les modifications touchant les normes, les recommandations et les prescriptions techniques sont publiées dans la Publication d'information aéronautique (AIP)<sup>8</sup>.

### **Art. 3a<sup>9</sup>** Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

<sup>1</sup> Le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) fixe de manière contraignante pour les autorités les objectifs et exigences relatifs à l'infrastructure de l'aviation civile suisse.

<sup>2</sup> Il définit en particulier, pour chaque installation aéronautique servant à l'exploitation civile d'aéronefs, le but, le périmètre requis, les grandes lignes de l'affectation, l'équipement ainsi que les conditions opérationnelles générales. Il décrit en outre les effets sur l'aménagement du territoire et l'environnement.

### **Art. 3b<sup>10</sup>** Surveillance par l'office

<sup>1</sup> Pour les installations de l'infrastructure, l'office surveille ou fait surveiller par des tiers l'application des exigences spécifiques à l'aviation, des exigences opérationnelles, des exigences de la police de l'urbanisme et de celles de la protection de l'environnement.

<sup>2</sup> Il effectue les contrôles requis ou les fait exécuter par des tiers. Il prend les mesures nécessaires au maintien ou au rétablissement d'une situation conforme au droit.

<sup>3</sup> Pour les prestations et décisions en relation avec la surveillance, l'exploitant de l'aérodrome acquitte les taxes fixées dans l'ordonnance du 25 septembre 1989 sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> Ces documents peuvent être commandés ou acquis par abonnement auprès des librairies ou de l'OACI.

<sup>8</sup> Ce document est édité par l'office (service central AIS) et peut être acquis par abonnement.

<sup>9</sup> Introduit par le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 2000 703).

<sup>10</sup> Introduit par le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 2000 703).

<sup>11</sup> RS 748.112.11

**Titre 2 Aérodrômes****Chapitre 1<sup>12</sup> Exploitation et construction****Section 1 Dispositions communes****Art. 4** Publication de la demande et coordination

<sup>1</sup> Le canton ordonne la publication de la demande dans les organes officiels des cantons et communes concernés.

<sup>2</sup> Les cantons veillent à coordonner les avis de leurs services spécialisés.

**Art. 5** Modification des projets

Lorsque des modifications importantes sont apportées au projet initial comme suite aux avis exprimés dans une procédure relative à l'approbation des plans, à une concession ou à une autorisation, le projet modifié doit être soumis une nouvelle fois à l'avis des intéressés ou, le cas échéant, mis à l'enquête publique.

**Art. 6** Délais de traitement

En règle générale, les délais ci-après sont valables pour le traitement des demandes d'approbation de plans, d'approbation de règlements d'exploitation, d'octroi d'une concession ou d'octroi d'une autorisation d'exploitation:

- a. dix jours ouvrables, à compter de la réception de la demande complète, jusqu'à la transmission aux cantons et aux autorités fédérales concernées ou à la notification aux intéressés;
- b. deux mois à compter de la clôture de la procédure d'instruction à la décision.

**Art. 7** Clôture de la procédure d'instruction

L'autorité qui rend la décision fait savoir aux parties que la procédure d'instruction est close.

**Art. 8** Chef d'aérodrome

<sup>1</sup> L'exploitant de l'aérodrome nomme un chef d'aérodrome. Ses droits et obligations fondamentaux ainsi que les tâches qui lui sont confiées sont consignés dans un cahier des charges établi par l'office.

<sup>2</sup> L'office approuve la nomination du chef d'aérodrome si la personne concernée dispose des connaissances et remplit les conditions requises pour satisfaire au cahier des charges sur l'aérodrome considéré.

<sup>12</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 2000 703).

**Art. 9** Examen spécifique à l'aviation

<sup>1</sup> L'Office procède à l'examen spécifique à l'aviation des projets concernant les modifications relevant de l'exploitation ou des constructions sur l'aérodrome. Il examine aussi les projets et les installations annexes non soumis à approbation.

<sup>2</sup> Il vérifie que les exigences spécifiques à l'aviation visées à l'art. 3 sont remplies et que des procédures d'exploitation rationnelles sont garanties. L'examen porte notamment sur les distances de sécurité par rapport aux pistes, aux voies de circulation et aux aires de stationnement, sur le dégagement d'obstacles et les effets des mesures de sûreté dans l'aviation ainsi que sur la nécessité d'insérer des données dans la publication d'information aéronautique (AIP).

**Section 2 Concession d'exploitation****Art. 10** Contenu

<sup>1</sup> Conformément aux objectifs et aux exigences du PSIA, la concession d'exploitation confère le droit d'exploiter un aéroport à titre commercial; elle confère en particulier le droit de prélever des taxes. Le concessionnaire a l'obligation de rendre l'aéroport accessible à tous les aéronefs du trafic intérieur et du trafic international, sous réserve des restrictions édictées dans le règlement d'exploitation, et de mettre à la disposition des usagers une infrastructure répondant aux impératifs d'une exploitation sûre et rationnelle.

<sup>2</sup> L'organisation de l'exploitation et de l'infrastructure ne fait pas l'objet de la concession d'exploitation.

**Art. 11** Demande

<sup>1</sup> Quiconque sollicite une concession d'exploitation doit déposer une demande auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (département) selon le nombre d'exemplaires requis. La demande doit :

- a. indiquer qui assume la responsabilité de l'installation et de l'exploitation de l'aéroport;
- b. justifier que le requérant dispose des connaissances et aptitudes requises pour exploiter l'aéroport en respectant les obligations découlant de la loi, de la concession et du règlement d'exploitation;
- c. apporter la preuve de l'inscription au registre du commerce en Suisse, sauf s'il s'agit de corporations ou d'établissements de droit public;
- d. comprendre un plan de financement de l'exploitation;
- e. comprendre un projet de règlement d'exploitation.

<sup>2</sup> L'autorité concédante peut exiger des garanties détaillées sur le financement lorsqu'elle a de sérieux doutes sur la capacité du requérant à financer les installations et l'exploitation de l'aéroport.

**Art. 12** Conditions d'octroi de la concession

<sup>1</sup> La concession est octroyée lorsque:

- a. l'exploitation de l'installation est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA;
- b. le requérant dispose des aptitudes, connaissances et moyens requis pour satisfaire aux obligations découlant de la loi, de la concession et du règlement d'exploitation;
- c. le règlement d'exploitation peut être approuvé.

<sup>2</sup> L'autorité peut refuser d'octroyer la concession en particulier lorsque le financement de l'installation et de l'exploitation de l'aéroport semble manifestement compromis.

**Art. 13** Durée

La concession est octroyée pour une durée de:

- a. 50 ans pour les aéroports nationaux;
- b. 30 ans pour les aéroports régionaux.

**Art. 14** Transfert et renouvellement

<sup>1</sup> Les art. 11 et 12 s'appliquent par analogie au transfert et au renouvellement de la concession.

<sup>2</sup> Lorsque la concession est transférée ou renouvelée, le règlement d'exploitation doit être réexaminé et au besoin amendé si des modifications essentielles de l'exploitation sont programmées ou escomptées. Les modifications du règlement visées à l'art. 26 sont réservées.

**Art. 15** Transfert de certaines tâches

<sup>1</sup> Le transfert de certaines tâches à des tiers par l'exploitant de l'aéroport doit être annoncé à l'office. Celui-ci peut exiger des données complémentaires ou interdire le transfert lorsque:

- a. le tiers ne dispose manifestement pas des capacités, connaissances et moyens requis pour remplir la tâche considérée;
- b. le concessionnaire ne s'assure pas, lors du transfert, de pouvoir imposer en tout temps des instructions au tiers.

<sup>2</sup> L'office perd son droit de soulever des objections s'il ne se prononce pas sur le transfert dans un délai de dix jours ouvrables.

**Art. 16** Retrait

<sup>1</sup> Le département retire la concession sans verser d'indemnité lorsque:

- a. les conditions d'une utilisation sûre ne sont plus remplies;

- b. le concessionnaire ne veut plus assumer certaines de ses obligations ou a violé ces dernières de façon grave et répétée.

<sup>2</sup> Lorsque la concession est retirée, le département ordonne les mesures nécessaires à la poursuite de l'exploitation de l'aéroport.

### **Section 3 Autorisation d'exploitation**

#### **Art. 17** Contenu

<sup>1</sup> L'autorisation d'exploitation comprend:

- a. le droit d'exploiter un champ d'aviation conformément aux objectifs et aux exigences du PSIA;
- b. l'obligation, pour l'exploitant, de créer les conditions d'une utilisation correcte du champ d'aviation et de l'exploiter conformément aux dispositions légales et au règlement d'exploitation.

<sup>2</sup> L'organisation de l'exploitation et de l'infrastructure ne fait pas l'objet de l'autorisation d'exploitation.

#### **Art. 18** Demande

Quiconque sollicite une autorisation d'exploitation ou souhaite la faire modifier doit déposer une demande auprès de l'office selon le nombre d'exemplaires requis. La demande doit :

- a. indiquer qui assume la responsabilité de l'installation et de l'exploitation du champ d'aviation;
- b. justifier que le requérant dispose des connaissances et aptitudes requises pour exploiter un champ d'aviation en respectant les obligations découlant de la loi, de l'autorisation et du règlement d'exploitation;
- c. donner des indications sur les projets de construction;
- d. donner des indications sur le projet de règlement d'exploitation.

#### **Art. 19** Conditions d'octroi de l'autorisation d'exploitation

L'autorisation d'exploitation est délivrée ou la modification de l'autorisation approuvée lorsque:

- a. le projet est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA;
- b. le requérant dispose des aptitudes, connaissances et moyens requis pour maintenir une exploitation conforme au droit;
- c. le règlement d'exploitation peut être approuvé.

**Art. 20** Obligation limitée d'admettre des usagers

L'octroi d'une autorisation d'exploitation peut être lié à l'obligation pour son titulaire d'admettre l'atterrissage et le décollage de certains autres aéronefs dans la mesure où ces mouvements sont d'intérêt public et pour autant qu'ils répondent aux objectifs et exigences du PSIA.

**Art. 21** Transfert

<sup>1</sup> L'autorisation d'exploitation peut être transférée à un tiers avec l'accord de l'office. Les art. 18 et 19 s'appliquent par analogie.

<sup>2</sup> Lors du transfert de l'autorisation d'exploitation, le règlement d'exploitation doit être réexaminé et au besoin amendé si des modifications essentielles de l'exploitation sont programmées ou escomptées. Les modifications du règlement visées à l'art. 26 sont réservées.

**Art 22** Modification et retrait

<sup>1</sup> La durée de l'autorisation d'exploitation est illimitée. L'office peut la retirer sans verser d'indemnité lorsque:

- a. les conditions d'une utilisation sûre ne sont plus remplies;
- b. l'exploitant a violé ses obligations de façon grave et répétée;
- c. l'exploitation n'est plus compatible avec les exigences de la protection de l'environnement;
- d. l'exploitant ne dispose plus d'un chef d'aérodrome dont la nomination est approuvée par l'office.

<sup>2</sup> Les mesures prévues à l'art. 3b, al. 2, sont réservées.

**Section 4 Règlement d'exploitation****Art. 23** Contenu

Le règlement d'exploitation régit tous les aspects opérationnels de l'aérodrome. Il contient notamment des prescriptions sur:

- a. l'organisation de l'aérodrome;
- b. les heures d'ouverture;
- c. les procédures d'approche et de décollage;
- d. l'utilisation des installations de l'aérodrome par les passagers, les aéronefs et les véhicules terrestres ainsi que par les autres usagers;
- e.<sup>13</sup> les services d'assistance en escale.

<sup>13</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 30 janv. 2002, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2002 (RO 2002 1186).

**Art. 24** Demande

La demande d'approbation initiale ou de modification du règlement d'exploitation doit comprendre:

- a. le projet de règlement ou de modification du règlement, motifs et commentaire y compris;
- b. la description des effets que le règlement ou sa modification a sur l'exploitation ainsi que sur l'aménagement du territoire et l'environnement. Pour les modifications soumises à l'étude de l'impact sur l'environnement, elle doit contenir le rapport d'impact correspondant et, pour les autres projets, la preuve que les prescriptions sur la protection de l'environnement sont respectées;
- c. pour les modifications du règlement qui ont des effets sur l'exploitation de l'aérodrome, toutes les données requises pour déterminer ou adapter le cadastre de limitation d'obstacles et celui de l'exposition au bruit;
- d. le cas échéant, les projets visant à modifier les zones de sécurité des aéroports.

**Art. 25** Conditions d'approbation

<sup>1</sup> Le règlement ou ses modifications sont approuvés lorsque:

- a. le contenu répond aux objectifs et aux exigences du PSIA;
- b. les conditions mises à l'octroi de la concession ou de l'autorisation d'exploitation et de l'approbation des plans sont remplies;
- c. les exigences spécifiques à l'aviation ainsi que les exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage sont respectées;
- d. le cadastre de l'exposition au bruit peut être établi;
- e. pour les aéroports, les plans des zones de sécurité ont été mis à l'enquête publique et, pour les champs d'aviation, le cadastre de limitation d'obstacles peut être établi.

<sup>2</sup> Une fois approuvé, le règlement a force obligatoire. Les principales prescriptions d'utilisation sont publiées dans l'AIP.

**Art. 26** Adaptation par l'office

Lorsque la modification de la situation de droit ou de fait l'exigent, l'office ordonne la modification du règlement d'exploitation afin de l'adapter à la situation légale.

**Art. 27** Dérogations temporaires au règlement

Le service du contrôle de la circulation aérienne ou le chef de l'aérodrome peut ordonner des dérogations temporaires aux procédures opérationnelles publiées lorsque des circonstances particulières, telles que la situation du trafic ou la sécurité de l'aviation, l'exigent.

## Section 5 Procédure d'approbation des plans

### Art. 27a Demande

<sup>1</sup> La demande d'approbation des plans, accompagnée des documents nécessaires, doit être adressée à l'autorité compétente selon le nombre d'exemplaires requis. La demande doit notamment comprendre:

- a. le projet de construction et tous les documents qui, selon l'usage local, sont nécessaires à son évaluation; les prescriptions cantonales concernant la présentation des demandes de construction peuvent être prises en considération dans la mesure où elles sont compatibles avec les particularités de l'installation d'aérodrome;
- b. la justification du projet;
- c. les données concernant la coordination du projet avec les exigences de l'aménagement du territoire;
- d. pour les projets soumis à l'étude d'impact sur l'environnement, le rapport d'impact correspondant et, pour les autres projets, la preuve que les prescriptions sur la protection de l'environnement sont respectées;
- e. les données indiquant la façon dont les exigences découlant d'autres dispositions fédérales et cantonales sont remplies;
- f. les données concernant les effets du projet sur l'exploitation de l'aérodrome;
- g. les modifications éventuelles du règlement d'exploitation qui sont en relation avec le projet;
- h. la justification selon laquelle il serait possible de renoncer au marquage sur le terrain.

<sup>2</sup> Au besoin, la demande doit être complétée par des données précises sur le besoin de terrains et de droits réels, sur les possibilités de les acquérir et sur la nécessité de procéder à des expropriations. Doivent être joints à la demande:

- a. une liste des terrains à acquérir qui indique l'emplacement de ces terrains, leur surface, leurs caractéristiques, leurs propriétaires et les autres ayants droit, ainsi que les plans de situation à l'échelle 1:1000 et les extraits du registre foncier;
- b. un état des tractations menées avec les propriétaires et les autres ayants droit, ainsi que les contrats ou projets de contrats d'achat, d'échange ou de servitude;
- c. les propositions éventuelles concernant les procédures de remembrement;
- d. un plan d'expropriation au sens de l'art. 27, al. 2, de la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation<sup>14</sup>.

<sup>3</sup> Les demandes doivent être déposées par l'exploitant de l'aérodrome ou par celui de l'installation de navigation aérienne concernée.

<sup>14</sup> RS 711

**Art 27b** Marquage sur le terrain

L'autorité peut renoncer à faire marquer le projet sur le terrain de l'aérodrome si les gabarits entravent l'exploitation.

**Art. 27c** Coordination de l'exploitation et de la construction

<sup>1</sup>Lorsque les aspects opérationnels de l'aérodrome sont touchés par un projet de construction, ils doivent également faire l'objet d'un examen dans la procédure d'approbation des plans.

<sup>2</sup>Dans la mesure où il apparaît qu'une installation faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans ne peut être utilisée judicieusement que si le règlement d'exploitation est modifié, la procédure relative à ce dernier doit être coordonnée avec celle d'approbation des plans.

**Art. 27d** Conditions d'approbation

<sup>1</sup> Les plans sont approuvés lorsque le projet:

- a. est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA;
- b. satisfait aux exigences du droit fédéral, notamment aux exigences spécifiques à l'aviation, aux exigences techniques, ainsi qu'à celles de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

<sup>2</sup> Les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

**Art. 27e** Approbation des plans

L'autorité chargée d'approuver les plans évalue les avis des cantons et des services spécialisés et statue sur les oppositions. Sa décision comporte en outre:

- a. l'autorisation d'exécuter le projet conformément aux plans approuvés;
- b. les conditions et obligations concernant les exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage, ainsi que les exigences spécifiques à l'aviation;
- c. les autres obligations découlant du droit fédéral;
- d. les obligations fondées sur le droit cantonal;
- e. les obligations opérationnelles;
- f. les obligations relatives au début des travaux, aux contrôles des constructions et à la mise en service de celles-ci.

**Art. 27f** Début des travaux et prolongation de la durée de validité

<sup>1</sup>Un projet de construction est réputé avoir débuté dès la réception du gabarit d'implantation ou, si celle-ci n'a pas lieu, dès le commencement des travaux ou dès

la mise en oeuvre d'autres mesures qui présupposent à elles seules une approbation des plans.

<sup>2</sup> La durée de validité de la décision d'approbation doit être prolongée lorsqu'un projet de construction dont l'exécution a débuté dans les délais est interrompu pendant plus d'un an et qu'une période de cinq ans s'est écoulée depuis l'entrée en force de la décision.

<sup>3</sup> La demande de prolongation dûment motivée doit être adressée à l'autorité compétente trois mois au moins avant la date d'expiration. Ladite autorité rend sa décision dans un délai d'un mois.

#### **Art. 27g** Exécution

<sup>1</sup> L'office vérifie ou fait vérifier par un tiers que le projet est exécuté conformément aux dispositions légales. Les coûts incombent à l'exploitant de l'aérodrome.

<sup>2</sup> Lorsque les travaux sont exécutés sans autorisation ou que des prescriptions de construction, des conditions ou des obligations ont été violées, l'office ordonne le rétablissement de la situation conforme au droit.

#### **Art. 27h** Zones réservées

<sup>1</sup> Les demandes visant à établir des zones réservées doivent:

- a. comprendre des plans décrivant précisément la zone réservée;
- b. justifier les objectifs et la durée de la libre disposition des terrains;
- c. préciser si des intérêts seraient touchés par la zone, quels seraient ces intérêts et comment l'établissement de la zone est coordonné avec les exigences de l'aménagement du territoire.

<sup>2</sup> La zone réservée est établie lorsqu'elle est conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA et que l'intérêt à laisser libre des terrains pour une installation d'aérodrome prime tout autre intérêt.

### **Section 6**

#### **Projets de construction et installations annexes non soumis à approbation**

#### **Art. 28** Projets de construction

<sup>1</sup> Ne sont pas soumis à la procédure d'approbation des plans:

- a. les baraques, ateliers et entrepôts servant aux besoins d'un chantier et qui seront enlevés à l'issue des travaux;
- b. les transformations de moindre importance apportées à des ouvrages tels que les installations de courant électrique, les conduites et les dispositifs de chauffage et de refroidissement qui sont sans rapport avec des constructions soumises à approbation;

- c. les modifications de terrain qui n'ont aucun rapport avec des constructions ou des installations soumises à autorisation et qui ne dépassent ni un mètre de hauteur ni 900m<sup>2</sup> de superficie;
- d. les murs et les haies d'une hauteur de 2 mètres au plus ainsi que les clôtures;
- e. les équipements non visibles de l'extérieur qui ont une importance mineure tels que les installations électriques et sanitaires, les raccordements en eau et en électricité ainsi que les dispositifs de protection contre le vent ou la neige;
- f. les antennes réceptrices ne dépassant pas deux mètres dans aucune direction;
- g. les travaux ordinaires d'entretien et de réparation des bâtiments et des installations ainsi que les transformations mineures à l'intérieur des bâtiments;
- h. les dérogations mineures aux plans adoptés, pour autant qu'il soit établi qu'elles ne touchent pas les intérêts de tiers et qu'il n'y ait aucun conflit avec l'aménagement du territoire ni avec les exigences de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

<sup>2</sup> Tout projet doit être porté à la connaissance de l'office avant le début des travaux. Si l'office ne se détermine pas dans un délai de dix jours ouvrables, le projet peut être exécuté.

#### **Art. 29** Installations annexes

La procédure cantonale d'autorisation de construire est applicable aux installations annexes. Le service cantonal compétent porte les demandes de construction à la connaissance de l'office. Celui-ci contrôle s'il s'agit d'une installation d'aérodrome ou d'une installation annexe, soumet le projet à un examen spécifique aux exigences de l'aviation et communique le résultat de l'examen à l'autorité cantonale dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la réception du dossier.

### **Section 7<sup>15</sup> Services d'assistance en escale**

#### **Art. 29a** Dispositions applicables

En vertu de l'accord du 21 juin 1999 entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien<sup>16</sup>, l'organisation et l'exploitation des services d'assistance en escale sont régies par la directive européenne 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté<sup>17</sup>. Les amendements ultérieurs éventuels de la directive approuvés par le comité mixte compétent pour la gestion de l'accord selon l'art. 23 de celui-ci sont également applicables.

<sup>15</sup> Introduite par le ch. I de l'Or du 30 janv. 2002, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2002 (RO 2002 1186).

<sup>16</sup> RS 0.748.127.192.68

<sup>17</sup> JO L 272 du 25 octobre 1996, p. 36; la directive peut également être obtenue auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile.

**Art. 29b** Réglementation de l'accès au marché

<sup>1</sup> L'exploitant d'un aéroport régleme l'accès au marché des services d'assistance en escale dans le règlement d'exploitation en conformité avec la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 ainsi qu'avec l'annexe à la présente ordonnance concernant lesdits services.

<sup>2</sup> Il communique à l'office les noms des prestataires de services et des usagers pratiquant l'auto-assistance, en précisant quelles catégories d'assistance ils pratiquent. Toute modification doit également être communiquée.

<sup>3</sup> Le département peut faire dépendre l'activité d'un prestataire de services ou d'un usager pratiquant l'auto-assistance de l'obtention d'un agrément au sens de l'art. 14 de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996.

**Chapitre 2<sup>18</sup> Utilisation civile d'aérodromes militaires****Art. 30** Co-utilisation d'un aérodrome militaire

<sup>1</sup> L'utilisation fréquente d'un aérodrome militaire à des fins civiles requiert un arrangement spécial entre la Confédération, représentée par l'Office fédéral des exploitations des forces aériennes (OFEFA), et l'exploitant civil.

<sup>2</sup> L'exploitant civil est tenu d'établir un règlement d'exploitation pour l'utilisation civile de l'aérodrome selon l'al. 1. Le règlement et toute modification ultérieure doivent être approuvés par l'office et par l'OFEFA. Les dispositions du règlement d'exploitation des aérodromes civils s'appliquent par analogie aux opérations civiles.

<sup>3</sup> Les dispositions relatives aux aérodromes civils s'appliquent par analogie aux constructions qui sont érigées exclusivement pour l'utilisation civile d'un aérodrome militaire. Au surplus, l'accord de l'OFEFA est requis.

**Art. 31** Changement d'affectation d'aérodromes militaires

<sup>1</sup> L'utilisation comme aérodrome civil d'un ancien aérodrome militaire ou d'une partie des installations de ce dernier requiert une autorisation d'exploitation ou une concession d'exploitation. En outre, toute modification des constructions et tout changement d'affectation des constructions sont soumis à la procédure d'approbation des plans.

<sup>2</sup> L'octroi d'une autorisation d'exploitation ou d'une concession d'exploitation pré-suppose que le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) confirme qu'il n'y a aucun conflit d'intérêts entre la défense nationale et l'exploitation civile de l'aérodrome.

<sup>18</sup> Anciennement avant l'art. 29. Nouvelle teneur selon le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 2000 703).

## Chapitre 3 Tarifs d'aéroport

### Art. 32 Exigences

<sup>1</sup> L'exploitant de l'aéroport tient une comptabilité séparée pour les différents éléments tarifaires tels que les taxes d'atterrissage, les taxes de passagers, les taxes de fret, les taxes sur la fourniture des carburants et les taxes sur les services d'escale. Les redevances de navigation aérienne ne sont pas considérées comme des tarifs d'aéroport.

<sup>2</sup> Les aéronefs à faible taux d'émission bénéficient d'un traitement de faveur lors de l'établissement des tarifs.

### Art. 33 Surveillance

<sup>1</sup> L'office surveille l'établissement et l'application des tarifs. Ce faisant, il applique par analogie les dispositions de la loi fédérale du 20 décembre 1985<sup>19</sup> concernant la surveillance des prix.

<sup>2</sup> L'exploitant de l'aéroport soutient l'office et lui accorde en tout temps le droit de consulter les comptes d'exploitation.

### Art. 34 Publication

L'exploitant de l'aéroport fait publier dans l'AIP les tarifs et les taxes qui les composent.

### Art. 35<sup>20</sup> Modification

<sup>1</sup> Toute modification des tarifs d'aéroport ou du système de tarification doit être publiée dans la Circulation d'information aéronautique (AIC); la modification doit être accompagnée d'une note indiquant que les usagers de l'aérodrome peuvent consulter le dossier auprès de l'exploitant et exprimer leur avis dans un délai de deux mois.

<sup>2</sup> Lorsque l'exploitant arrête les modifications tarifaires à l'issue du délai de consultation, il en informe les usagers de l'aéroport et l'office. Elles entrent en vigueur au plus tôt deux mois après la date de la notification.

<sup>19</sup> RS 942.20

<sup>20</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 2000 703).

## **Chapitre 4 Lutte contre le bruit**

### **Section 1 Dispositions générales**

#### **Art. 36** Niveaux de vol

Le contrôle de la circulation aérienne attribue les niveaux de vol de manière à éviter le plus possible les nuisances dues au bruit, surtout la nuit. Ce faisant, il tient compte de la sécurité de l'aviation et des flux du trafic.

#### **Art. 37** Dimanches et jours fériés

Le règlement d'exploitation peut prévoir des restrictions applicables les dimanches et jours fériés aux vols autour de l'aérodrome, aux vols de remorquage, de contrôle et de plaisance ainsi qu'aux vols de largage de parachutistes.

#### **Art. 38** Vols de plaisance

<sup>1</sup> Le règlement d'exploitation peut prescrire une durée minimale pour les vols de plaisance.

<sup>2</sup> Dans la mesure du possible, il y a lieu de fixer plusieurs trajectoires de vol à proximité de l'aérodrome. Elles doivent être empruntées alternativement.

### **Section 2 Réglementation applicable aux vols de nuit**

#### **Art. 39<sup>21</sup>** Principes

<sup>1</sup> Les décollages et les atterrissages de vols non commerciaux sont interdits entre 22 heures et 6 heures.

<sup>2</sup> Les décollages et les atterrissages de vols commerciaux sont restreints entre 22 heures et 6 heures selon les prescriptions des art. 39a et 39b.

<sup>3</sup> L'exploitant de l'aérodrome peut accorder des dérogations aux prescriptions des al. 1 et 2 en cas d'événements exceptionnels imprévus. Il signale ces dérogations à l'office.

<sup>4</sup> Les atterrissages de détresse ainsi que les décollages et les atterrissages liés à des vols de recherche et de sauvetage, des vols d'ambulance et de police, des vols de secours en cas de catastrophe, des vols d'avions militaires suisses et des vols d'aéronefs d'Etat autorisés par l'office ne sont soumis à aucune restriction.

<sup>5</sup> Le nombre des décollages et des atterrissages effectués entre 22 heures et 6 heures ainsi que les types d'avions utilisés doivent figurer dans la statistique des aérodromes.

<sup>6</sup> Les entreprises de transport aérien planifient avec une grande retenue les vols entre 22 heures et 6 heures.

<sup>21</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 2 de l'appendice à l'O du 12 avril 2000 (RO 2000 1388).

**Art. 39<sup>a22</sup>** Restrictions pour des vols commerciaux sur les aéroports nationaux de Genève et Zurich

<sup>1</sup> Les décollages sur les aéroports nationaux de Genève et Zurich sont:

- a. autorisés entre 22 heures et 24 heures:
  - 1.<sup>23</sup> pour les vols commerciaux d'une distance de plus de 5000 km sans escale avec des avions dont les émissions ne dépassent pas l'indice de bruit 98;
  2. pour les autres vols commerciaux avec des avions dont les émissions ne dépassent pas l'indice de bruit 96;
- b. interdits entre 24 heures et 6 heures.

<sup>2</sup> Les atterrissages de vols commerciaux sur les aéroports nationaux de Genève et Zurich sont:

- a. autorisés entre 22 heures et 24 heures et après 5 heures;
- b. interdits entre 24 heures et 5 heures.

<sup>3</sup> Les avions qui ont un retard sur l'horaire sont autorisés à décoller ou à atterrir jusqu'à 0 heure 30 au plus tard.

**Art. 39<sup>b24</sup>** Restrictions pour les vols commerciaux sur les autres aérodromes

<sup>1</sup> Les décollages et les atterrissages de vols commerciaux sur les autres aéroports sont:

- a. autorisés entre 22 heures et 23 heures avec des avions dont les émissions ne dépassent pas l'indice de bruit 87;
- b. interdits entre 23 heures et 6 heures.

<sup>2</sup> Les décollages et les atterrissages de vols commerciaux sur les champs d'aviation sont interdits entre 22 heures et 6 heures.

**Art. 39<sup>c25</sup>** Indice de bruit déterminant

L'indice de bruit déterminant est la moyenne arithmétique des deux valeurs de certification acoustique d'un type d'avion, mesurées latéralement et au survol, calculée selon la norme de l'Organisation de l'aviation civile internationale, annexe 16, volume 1, chapitre 3<sup>26</sup>.

<sup>22</sup> Introduit par le ch. 2 de l'appendice à l'O du 12 avril 2000 (RO 2000 1388).

<sup>23</sup> Voir aussi la disp. fin. de la modification du 12 avril 2000 à la fin du présent texte.

<sup>24</sup> Introduit par le ch. 2 de l'appendice à l'O du 12 avril 2000 (RO 2000 1388).

<sup>25</sup> Introduit par le ch. 2 de l'appendice à l'O du 12 avril 2000 (RO 2000 1388).

<sup>26</sup> Ce document peut être obtenu auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile, 3003 Berne

**Section 3<sup>27</sup> ...****Art. 40 à 47****Titre 3<sup>28</sup> ...****Art. 48 et 49****Titre 4 Atterrissages en campagne****Chapitre 1 Dispositions générales****Art. 50** Autorisation d'atterrissage en campagne

<sup>1</sup> Sous réserve des articles 54 à 57, les atterrissages en campagne d'aéronefs nécessitent une autorisation, qui est accordée dans chaque cas particulier ou pour une durée déterminée. L'autorisation est délivrée par l'office.

<sup>2</sup> L'autorisation d'atterrissage en campagne à des fins d'instruction n'est accordée que dans chaque cas particulier. Elle est délivrée par l'instructeur de vol.

<sup>3</sup> L'office n'est pas tenu de s'assurer que les places prévues pour les atterrissages en campagne sont utilisables. L'autorisation de manifestations publiques d'aviation en dehors des aérodromes est réservée.

<sup>4</sup> L'office peut édicter des directives sur l'utilisation des places d'atterrissage en campagne.

**Art. 51** Cas particuliers

<sup>1</sup> Les atterrissages sur des étendues d'eau publiques ne sont autorisés que si le requérant prouve que l'autorité cantonale compétente ne soulève aucune objection.

<sup>2</sup> Les atterrissages en campagne dans des enclaves douanières ne sont autorisés qu'après consultation de la Direction générale des douanes.

**Art. 52** Prise en compte des zones d'habitation

L'autorisation est assortie d'instructions destinées à garantir la sécurité de l'aviation et à protéger les zones d'habitation. Les trajectoires et les hauteurs de vol sont fixées de telle sorte qu'aucune perturbation disproportionnée grave n'en résulte pour les zones d'habitation, les hôpitaux, les écoles et les établissements analogues.

<sup>27</sup> Abrogée par le ch. 2 de l'appendice à l'O du 12 avril 2000 (RO 2000 1388).

<sup>28</sup> Abrogé par le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 2000 703).

**Art. 53**          Prise en compte de la protection de la nature

<sup>1</sup> L'office participe, en collaboration avec l'OFEFP, à l'élaboration de règles d'exploitation facultative applicables à certaines catégories d'aéronefs, afin de protéger la nature.

<sup>2</sup> Dans l'intérêt de la protection de la nature, le département peut décréter pour certaines catégories d'aéronefs des restrictions d'atterrissage, de décollage et de survol dans des zones déterminées avec précision.<sup>29</sup>

**Chapitre 2    Places d'atterrissage en montagne****Art. 54**          Désignation

<sup>1</sup> Les places d'atterrissage situées au-dessus de 1100 m d'altitude et utilisées à des fins d'instruction, d'exercice et de sport, ou pour le transport de personnes à des fins touristiques, sont désignées comme places d'atterrissage en montagne par le département, en accord avec le DDPS et les autorités cantonales compétentes.<sup>30</sup>

<sup>2</sup> Avant de désigner les places, il y a lieu d'entendre la Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage, le Club alpin suisse et les sociétés de développement intéressées.

<sup>3</sup> Le nombre maximal des places d'atterrissage en montagne est fixé à 48. Les futurs aérodromes autorisés au-dessus de 1100 m d'altitude après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont compris dans ce chiffre pour autant qu'ils ne servent pas exclusivement au service d'apport.

**Art. 55**          Atterrissages en dehors des places d'atterrissage en montagne

<sup>1</sup> Des atterrissages à des fins d'instruction sont aussi autorisés en dehors des places d'atterrissage en montagne:

- a. jusqu'à une altitude de 2000 m;
- b. à une altitude supérieure à 2000 m, pour l'instruction des pilotes d'hélicoptère, dans des régions qui ont été désignées par le département.

<sup>2</sup> De tels atterrissages ne peuvent être effectués que par les élèves-pilotes remplissant les conditions fixées par le département dans le règlement du 25 mars 1975<sup>31</sup> concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique (RPN). Il n'est pas permis d'emmener des passagers contre rémunération.

<sup>3</sup> Pour perfectionner l'instruction des personnes au service d'organisations de sauvetage, l'office peut autoriser des atterrissages en dehors des places d'atterrissage en montagne pour une période déterminée. Lors de ces vols, seules peuvent être em-

<sup>29</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 2000 703).

<sup>30</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 2000 703).

<sup>31</sup> RS 748.222.1

menées les personnes qui sont formées de manière à pouvoir collaborer à des opérations de secours.

### **Chapitre 3 Exceptions et droits réservés**

#### **Art. 56** Opérations de secours

<sup>1</sup> Les atterrissages en campagne pour des opérations de secours, notamment à des fins de recherches et de sauvetage, peuvent être effectués sans autorisation de l'office.

<sup>2</sup> Les terrains d'atterrissage à proximité des hôpitaux sont considérés comme des places d'atterrissage en campagne destinées aux opérations de secours. Ils peuvent être aménagés et utilisés sans autorisation de l'office. Celui-ci peut édicter des directives sur la construction et l'utilisation de tels terrains.

#### **Art. 57** Exceptions pour certains aéronefs

Ne sont pas soumis à autorisation:

- a. les atterrissages de planeurs;
- b. les ascensions et atterrissages de ballons libres et de dirigeables avec occupants;
- c. les décollages et atterrissages de planeurs de pente ainsi que les sauts en parachute.

#### **Art. 58** Droits privés réservés

Sont réservés les droits qu'ont les personnes qui ont des droits sur un bien-fonds de se défendre contre les atteintes à leur possession et de demander réparation des dommages.

### **Titre 5 Obstacles**

#### **Chapitre 1 Dispositions générales**

##### **Art. 59** Service cantonal

Les cantons désignent les services cantonaux chargés de recevoir les annonces concernant les obstacles et de les transmettre à l'office.

##### **Art. 60** Liste

<sup>1</sup> L'office tient à jour une liste des obstacles qui ont été annoncés ou constatés.

<sup>2</sup> Les autorités cantonales et communales ainsi que les propriétaires d'obstacles apportent leur appui à l'office et mettent à sa disposition tous les documents et renseignements requis.

**Art. 61** Publication

L'office publie périodiquement, en collaboration avec l'OFAEM:

- a. une carte aéronautique OACI au 1:500 000 indiquant tous les obstacles connus d'une hauteur supérieure à 100 m/sol ainsi que les obstacles marqués ou balisés;
- b. une carte des obstacles au 1:100 000 indiquant tous les obstacles figurant dans la liste;
- c. des communications concernant les obstacles nouveaux ou enlevés.

**Art. 62** Cadastre de limitation d'obstacles

<sup>1</sup> Pour tous les aérodromes et, si nécessaire, pour les installations de navigation aérienne et les trajectoires de vol, l'office fixe dans des cadastres les surfaces de limitation d'obstacles correspondant aux prescriptions internationales.

<sup>2</sup> Outre ces surfaces, les cadastres contiennent les hauteurs nécessaires pour désigner et évaluer les obstacles.

<sup>3</sup> L'office transmet les cadastres aux cantons et aux communes. Ces derniers en tiennent compte dans leur règlement d'affectation et désignent les installations qui doivent être annoncées.

**Chapitre 2 Obligation d'annoncer****Art. 63** Construction et modification d'obstacles

<sup>1</sup> La construction ou la modification de bâtiments, d'installations et de plantations doit être annoncé si l'ouvrage:

- a. atteint une hauteur ou se situe à une distance du sol de 60 m ou plus dans une zone construite;
- b. atteint une hauteur ou se situe à une distance du sol de 25 m ou plus dans une autre zone;
- c. traverse une surface déterminante du cadastre de limitation d'obstacles.

<sup>2</sup> Le projet, avec plans et documents à l'appui, doit être annoncé au service cantonal.

**Art. 64** Construction et modification de lignes à haute tension

Les projets de construction ou de modification de lignes à haute tension doivent être annoncés à l'OFAEM par l'Inspection fédérale des installations à courant fort, pour transmission à l'office.

**Art. 65** Aliénation ou suppression d'obstacles

<sup>1</sup> Le propriétaire d'un obstacle doit informer directement l'office de l'aliénation ou de la suppression de cet obstacle.

<sup>2</sup> Les obstacles mis en place pour une période déterminée doivent être enlevés dans les délais impartis et leur démontage annoncé.

### Chapitre 3 Traitement

#### Art. 66 Examen et décision

<sup>1</sup> L'office examine le projet. Dans les 30 jours suivant la réception de l'annonce, il fait savoir au service cantonal, en accord avec l'OFEAM:

- a. si le bâtiment, l'installation ou la plantation constitue un obstacle et s'il peut être érigé;
- b. si des mesures de sécurité doivent être prises, et le cas échéant lesquelles, en faveur de l'aviation (modification du projet, publication, marquage, balisage, etc.).

<sup>2</sup> L'office transmet une copie de sa décision selon le 1<sup>er</sup> alinéa au service cantonal, à l'intention du propriétaire.

<sup>3</sup> Les travaux de mise en place d'obstacles ne doivent pas commencer avant que l'office ait rendu sa décision.

#### Art. 67 Adaptation d'installations

<sup>1</sup> L'office ordonne l'adaptation d'un bâtiment, d'une installation ou d'une plantation s'il apparaît après coup que ceux-ci représentent un obstacle.

<sup>2</sup> Si une suppression totale ou partielle de l'installation est nécessaire, le département peut exercer le droit d'expropriation ou le conférer à des tiers.

#### Art. 68 Obstacles désaffectés

Les obstacles, notamment les cheminées, les téléphériques, les conduites, les antennes, les câbles et les fils, qui ne sont plus utilisés doivent être enlevés et leur démontage annoncé.

#### Art. 69 Entretien

Le propriétaire d'un obstacle est responsable de l'état irréprochable du marquage prescrit et du bon fonctionnement du balisage lumineux.

#### Art. 70 Frais

Les frais de marquage, de balisage et d'entretien des obstacles ainsi que les frais de démontage des installations désaffectées sont à la charge du propriétaire.

## Chapitre 4 Zones de sécurité

### Art. 71 Etablissement

<sup>1</sup> Une zone de sécurité doit être établie pour chaque aéroport. Pour les installations de navigation aérienne et les trajectoires de vol, l'office décide dans chaque cas si une zone de sécurité est nécessaire.

<sup>2</sup> Le plan de la zone de sécurité est établi:

- a. pour un aéroport, par son exploitant;
- b. pour un aérodrome situé à l'étranger, une installation de navigation aérienne ou une trajectoire de vol, par l'office.

<sup>3</sup> Le cadastre de limitation d'obstacles est déterminant pour établir la zone de sécurité.

### Art. 72 Plan de la zone de sécurité

La zone de sécurité doit être représentée dans un plan de zone indiquant les restrictions de la propriété en surface et en hauteur.

### Art. 73 Procédure

<sup>1</sup> Le plan de la zone de sécurité est mis à l'enquête dans les communes avec un délai d'opposition de 30 jours:

- a. pour un aéroport, par son exploitant;
- b. pour un aérodrome situé à l'étranger, une installation de navigation aérienne ou une trajectoire de vol, par l'office.

<sup>2</sup> Dès l'instant de la mise à l'enquête, nul ne peut plus disposer, sans obtenir l'accord du requérant, d'un bien-fonds grevé par un plan de zone.

<sup>3</sup> Des séances de conciliation ont lieu en cas d'opposition. Lorsqu'aucune entente n'est possible, le département tranche.

<sup>4</sup> Le département approuve le plan de la zone de sécurité soumis par l'exploitant de l'aéroport ou par l'office.

<sup>5</sup> Le plan de la zone de sécurité qui est approuvé entre en force par sa publication dans les organes officiels cantonaux.

## Titre 6 Dispositions finales

### Art. 74 Modification du droit en vigueur

L'ordonnance du 19 octobre 1988<sup>32</sup> relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE) est modifiée comme il suit:

<sup>32</sup> RS 814.011. La modification mentionnée ci-dessous est insérée dans ladite ordonnance.

*Annexe*

...

**Art. 74a**<sup>33</sup> Dispositions transitoires

<sup>1</sup> Les procédures de concession, d'autorisation ou d'approbation en cours d'examen lors de l'entrée en vigueur de la présente modification sont régies par le nouveau droit.

<sup>2</sup> Le règlement d'exploitation devra être réexaminé intégralement lorsque les concessions d'exploitation des aéroports nationaux (Genève et Zurich) seront renouvelées pour la première fois en 2001. Un examen de l'impact sur l'environnement devra être effectué.

**Art. 75** Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1995.

**Disposition finale de la modification du 12 avril 2000**<sup>34</sup>

Jusqu'au 31 mars 2002, les décollages de vols commerciaux au sens de l'art. 39a, al. 1, let. a, ch. 1, sont aussi autorisés avec des avions dont les émissions dépassent l'indice de bruit 98.

<sup>33</sup> Introduit par le ch. II 6 de l'O du 2 fév. 2000 relative à la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 2000 703).

<sup>34</sup> RO 2000 1388

## Services d'assistance en escale

Les articles auxquels il est fait référence dans la présente annexe sont ceux de la directive 96/67/CE

1. L'entité gestionnaire au sens de l'art. 2, let. c, est l'exploitant de l'aéroport.
2. L'exploitant de l'aéroport doit proposer un vérificateur indépendant au sens de l'art. 4, al. 2, à l'office, qui décide si ce mandat peut lui être attribué.
3. Chaque exploitant d'un aéroport visé par la directive veille à l'établissement d'un comité des usagers au sens de l'art. 5.
4. L'exploitant de l'aéroport peut prévoir dans le règlement d'exploitation une restriction du nombre des prestataires de services conformément à l'art. 6, al. 2.
5. L'exploitant de l'aéroport peut prévoir dans le règlement d'exploitation une restriction du nombre des usagers autorisés à pratiquer l'auto-assistance conformément à l'art. 7, al. 2.
6. Si l'exploitant de l'aéroport décide d'en réserver la gestion à une seule entité conformément à l'art. 8, il doit inclure la liste des infrastructures centralisées et en réglementer la gestion dans le règlement d'exploitation.
7. L'exploitant de l'aéroport peut prévoir dans le règlement d'exploitation des dérogations au sens de l'art. 9. Leur notification à la Commission européenne et leur publication en Suisse au sens de l'art. 9, par. 3, incombent à l'office.
8. Lorsque le nombre des prestataires de services est limité, l'exploitant de l'aéroport doit prévoir dans le règlement d'exploitation une procédure de sélection conformément à l'art. 11.
9. Sur proposition de l'exploitant de l'aéroport, l'office peut, conformément à l'art. 15, interdire à un prestataire de services ou à un usager de se livrer à sa prestation ou à l'auto-assistance, ou imposer certaines obligations de service public.
10. L'exploitant de l'aéroport doit assurer l'accès aux installations aéroportuaires conformément à l'art. 16.
11. Les décisions de l'exploitant de l'aéroport selon les art. 7, par. 2, 11 et 16 peuvent, conformément à l'art. 21, être soumises à l'office, qui rend une décision formelle.

<sup>35</sup> Introduite par le ch. II de l'O du 30 janv. 2002, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2002 (RO 2002 1186).

